Bigatti

UGO ANCONA

L'ESPOSIZIONE NAVALE A MILANO

(dalla Rivista La « Lega Navale »)

PUBBLICATO PER CURA DELLA SEZIONE DI BERGAMO DELLA L. N. I.

BERGAMO
ISTITUTO ITALIANO D'ARTI GRAFICHE
1903

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b -
1262

UGO ANCONA

L'ESPOSIZIONE NAVALE A MILANO

(dalla Rivista la « Lega Navale »)

PUBBLICATO PER CURA DELLA SEZIONE DI BERGAMO DELLA L. N. I.

BERGAMO
ISTITUTO ITALIANO D'ARTI GRAFICHE
1903

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

Nel riprodurre in questo opuscolo l'articolo del Prof. Ancona, tolto dalla Rivista la « Lega Navale » e leggermente modificato dall'autore, la nostra Sezione esprime plauso ed appoggio all'Esposizione navale di Milano. La quale vuol essere un invito solenne a raggiungere gli alti scopi che formano il programma della nostra Associazione. E lo sarà.

L'idea d'una Esposizione navale a Milano fu ventilata la prima volta fra l'avv. Umberto Campanari, vice presidente della Sezione Milanese della Lega Navale Italiana e il Ten. di Vascello G. Limo Segretario Generale dell'Associazione. Se ne discusse la prima volta in pubblico in una riunione tenuta a Milano il 1° Aprile 1901 nello storico salone di Casa Borromeo, con l'intervento dei due iniziatori, del Conte Gilberto Borromeo, del Conte Falicon e dell'Ammiraglio Lovera (l'uno presidente della Lega e l'altro presidente della Sezione di Torino), del compianto Senatore Negri, dell'on. Leopoldo Pullé, del principe di Belgioioso, e di rappresentanti del Municipio, della stampa ecc.

Presiedè la discussione il Limo, che sviluppò i concetti informatori del progetto di Esposizione. Par-

larono in vario senso l'ammiraglio Lovera, l'ingegnere Salmoiraghi, l'on. Pullé, Giorgio Molli ed il Senatore Negri, che propose e fu accettato, di far coincidere la Esposizione con la inaugurazione della galleria del Sempione.

Non potremmo offrire ai nostri soci uno scritto più chiaro ed elegante di questo, nel quale il degno Professore spiega la genesi e l'importanza dell'avvenimento.

Facciamo seguire in fine il programma.

La Presidenza della Sezione di Bergamo
della Lega Navale Italiana.

L'ESPOSIZIONE NAVALE DI MILANO

MILANO bandisce all'Italia ed al mondo civile una festa del lavoro! Quando nel 1905 il valico del Sempione, gloria dell'iniziativa illuminata, trionfo della tecnica evoluta, vincolo d'affetto tra i più civili popoli d'Europa, sarà inaugurato, Milano farà più solenne l'aprirsi della nuova via maestra della civiltà, con una grande Esposizione! E perchè il giocondo esprimersi del lavoro, sia in stretto rapporto col fatto insigne che deve onorare, l'Esposizione sarà costituita nella sua parte essenziale da due mostre, l'una di trasporti per mare, l'altra di trasporti per terra. Nulla infatti si collega più direttamente e intimamente ad un valico alpino, dell'intricato complesso ferroviario e marittimo onde il valico è l'anello di congiunzione. E perchè infine le mostre abbiano veste elegante e lieta, d'onde uno spirito di bellezza e di gioia esca ad allietare

la grande maggioranza del pubblico, esse saranno attorniate da altre due Esposizioni, più gentili e dilettevoli, l'una d'arte decorativa, l'altra d'arte pura ossia di belle arti.

***

Veramente la prima idea — d'onde scaturì evoluto e completo il progetto attuale — si limitava ad una esposizione navale milanese. Ed è quest'idea, verso la quale dovrebbero volgersi con intensità d'amore le menti ed i cuori di questa nostra Italia, figlia del mare, che io intendo spiegare brevemente.

Chi ha considerato, solo per un momento, con larghezza di vedute l'avvenire delle grandi nazioni nell'infinito orizzonte della loro vita moderna, è senza dubbio convinto che esso si raggruppa attorno ad un'idea fondamentale d'onde trae vita ed impulso, attorno cioè allo sviluppo della potenza economica sul mare. Queste grandi nazioni, vecchie e stanche, che non offrono più terra nè luce nè attività, per nuove popolazioni, dove l'industria evoluta ha raggiunto una produzione ed una potenzialità molto superiore alle loro necessità e capacità d'assorbimento, vedrebbero fatalmente turbato l'equilibrio economico, e quindi compromessa la tranquillità pubblica, se non trovassero nei lontani paesi vergini, dove il mare conduce, nuovi sfoghi alle nuove esuberanze.

È lo stato di cose che andò delineandosi nettamente nella seconda metà del secolo scorso; è il motivo primo delle spedizioni coloniali, non solo, ma ancora del loro carattere pacifico e commerciale. Ed è soltanto questo carattere che permette alle colonie di svolgere le proprie fonti di ricchezze a favore di quanti vanno a cercarvi la loro parte d'aria, di terra e di benessere, i quali — quando l'abbiano trovata — diventano figli memori e devoti, che di lontano aiutano validamente la patria. Da questo grandioso e complesso fenomeno moderno, accennato così soltanto nelle sue grandi linee e con poche parole, da questo bisogno d'ogni grande paese d'una politica coloniale, risulta evidente la necessità dei mezzi atti all'intento, ossia d'una marina potente, attiva e fiorente. L'avvenire è sul mare! Ecco la divisa delle maggiori nazioni! Mai forse il carattere economico della vita dei popoli, è stato definito più esattamente con una sola frase! È proprio vero! L'avvenire è proprio sul mare! perchè il mare, che ci fa migliori, perchè ci fa più forti col suo soffio vitale e coi suoi pericoli misteriosi, è la strada maestra della civiltà, e quindi della ricchezza, è la strada che conduce ai paesi vergini e vuoti, unico rimedio alle esuberanze dei paesi vecchi, troppo carichi d'uomini e di storia!

Tutto ciò — che non ha certo la pretesa della novità — io l'ho scritto per giungere alla conclusione che la marina, quale stru-

mento di pacifico lavoro e d'espansione proficua, deve interessare al più alto grado tutta la nazione nel suo complesso; che tutti i cittadini, tutte le forze vitali debbono portare il proprio contributo al suo sviluppo, il quale deve stare in prima linea nella piccola serie delle grandi aspirazioni nazionali. È ciò che succede infatti nelle maggiori potenze Europee. Ovunque un amore tutto speciale fatto di studio, di sacrificio, di slancio, per la marina e per tutto ciò che ad essa si collega: ovunque un rapido fiorire dell'industria navale che arricchisce il paese per via diretta ed indiretta, e lo fa noto, amato e stimato, nelle più lontane contrade. Questo interesse tutto speciale per la marina deve forse limitarsi alle città ed alle popolazioni marinare? a quelle che si trovano sul mare e vivono del mare?

Chi mai potrebbe sostenere un assurdo simile? Forse che le linee di navigazione servono ed interessano il solo litorale? O non è invece risaputo che ogni porto ha dietro a sè il suo campo d'azione, il suo raggio d'influenza, e che da esso le reti ferroviarie irradiano e portano lontano su terra ferma il carico d'una nave, come di lontano e da ogni paese conducono al porto il carico della nave che lo porterà oltre mare? È chiaro quindi che tutto il paese e tutta l'attività commerciale ed industriale, in qualunque punto si esplichi, dipendono in gran parte dagli sbocchi al mare e dalle linee

di navigazione, una cui breve interruzione si percuote immediatamente disastrosa sul lavoro di terra ferma.

Così essendo — e così è — a parte tutte le considerazioni storiche, a parte tutte le nostre glorie marinare del passato — quale paese più dell'Italia dipende nella sua vita economica dal mare, che in questa sacra terra si insinua non a corroderla ma ad accarezzarla e ad avvolgerla colle sue braccia amorosamente tese? Ed in Italia quale regione più della Lombardia, deve interessarsi del mare, e tenervi gli occhi fissi sui propri sbocchi naturali, d'onde dipende la floridezza della propria vita?

Qui dove convergono i due principali valichi alpini, qui d'onde partono le ferrate arterie della valle del Po e dell'Italia centrale, in questa Milano massimo centro di transito, di produzione e di consumo, centro nervoso insigne dell'attività italiana, ove i succhi più vitali sembrano scaturire dal suolo a far gli uomini forti e pronti ad opere egregie, in questa Milano che guida l'Italia sulle nuove vie della redenzione industriale e commerciale, la necessità d'una grande marina verso cui tendano le forze migliori, deve essere chiara e lampante alla mente d'ognuno. Bisogna essere i sordi, i ciechi, i muti del buon senso e dell'amore di patria per disconoscerlo; bisogna appartenere a questa schiera — a gran ventura esigua — per rinnegare questi ideali!

Milano è dunque la sede più adatta, più facile e più sicura per una Esposizione navale in piena terra ferma, per l'Esposizione navale d'una Italia fortemente compresa della necessità di darsi al mare, con tutto lo slancio delle nazioni giovani moventi alla conquista dell'avvenire!

La Milano moderna, che non ha nè blasone nè storia, dirà ancora all'Italia quale debba essere il suo blasone e quale la sua storia, dirà che il blasone non potrà dorarsi e la storia non sarà grande, se il nostro risveglio economico — innegabile come la luce del sole — non sarà seguito e sviluppato dal risveglio marittimo. Dirà Milano che il mare non è come la terra divisa tra proprietari e nazioni, che possono guidarvi e costringervi i fenomeni come loro meglio convenga; ma che invece non appartiene a nessuno perchè appartiene a tutti, che la concorrenza mondiale vi regna quindi sovrana ineluttabile, e che non è possibile rimanere troppo al disotto degli altri senza veder compromessa la propria influenza nel mondo, i cui gravi dibattiti si svolgono e si svolgeranno sempre più appunto sul mare.

E poi Milano mostrerà un'altra cosa, che sarà oggetto di meraviglia per molti. Mostrerà quale enorme contributo l'industria di terra ferma dia alle costruzioni navali, quanta parte, quanti organi delle navi sieno costruiti od allestiti nelle zone industriali lontane dal mare, e più di tutto in Lombardia, dai ferri

ond'è costituito lo scafo, ai diritti di prora o di poppa, dalle dinamo che danno luce e forza, agli apparecchi nautici ed astronomici, dalle stoffe ai mobili, dai cordami ai tessuti, dagli olii e dalle vernici a tutta una serie di prodotti alimentari, dalle corazze ai cannoni, dalle spolette alle polveri, dalle granate ai bossoli, e così via. Mostrerà cosa sia e cosa rappresenti l'industria navale anche per la terra ferma lontana dal mare, come essa possa considerarsi il compendio di tutte le industrie perchè di tutte ha bisogno, così come la nave è la sintesi di tutto il lavoro, dai primi tentativi alle complicate finezze!

L'interesse che una simile Esposizione desterà nei cittadini non è a dubitarsi.

Quando si tratta di esaminare oggetti, meccanismi, applicazioni che escono dalla cerchia abituale e monotona della nostra esistenza giornaliera, noi ci sentiamo attratti, da quell'attrattiva speciale di tutte le cose che non ci sono famigliari. Ma quando esse assurgono all'importanza, alla grandiosità, alla perfezione delle navi, di tutti i complicati meccanismi che guidano la nave e vanno e mai non ristanno, di tutta un'industria vastissima, di tutta una costruzione meravigliosa, colossale e delicata, allora l'interesse sale al più alto grado, e l'occasione di vedere diventa un'occasione d'imparare, d'istruirsi, su questi trasporti marittimi, che hanno secoli di storia e di gloria, che sono diventati il massimo orgoglio dei popoli ci-

vili, e ad un tempo il fattore massimo della loro ricchezza.

Nè si dimentichi che l'Esposizione avrà una grande sezione dedicata ai trasporti fluviali, in Italia pur troppo tanto trascurati, eppur tanto necessari ed importanti all'economia ed al movimento delle merci più povere. Oggi soltanto noi cominciamo a rivolgere la nostra attenzione a questi trasporti, chiamati senza dubbio ad aumentare la ricchezza della valle del Po, e la mostra si propone di metterne in viva luce l'importanza, la vastità dell'applicazione, la convenienza, contribuendo così a chiarire l'opinione pubblica sulla grave questione.

***

La Lega Navale Italiana, sorta da pochi anni, collo scopo di volgere ai gravi problemi indicati, la mente e le forze degli Italiani, e farli partecipi cogli altri popoli nocchieri al dominio dell'Oceano, coglierà senza dubbio l'occasione per mostrare la sua attività ed i risultati della sua propaganda. Nessuna occasione migliore di questo invito solenne ad una Esposizione navale, che parte dalla maggiore e più cospicua città industriale del Regno! Essa potrà dare al Comitato Milanese un'opera efficacissima, poichè essendo sparsa in tutta Italia, avendo Sezioni locali in ogni città importante, potrà, col loro tramite, divulgare l'idea, farla nota,

acquistarle simpatie, spingere tutti gli industriali ad esporre, ricordando altresì che parecchie Sezioni dell'Esposizione essendo internazionali, noi dovremo sottoporci al confronto diretto coi forestieri, d'onde è giocoforza uscire degnamente.

Io non dubito che la Presidenza della Lega Navale, conscia del grave dovere che le incombe, darà tutto il suo appoggio morale e materiale al Comitato navale milanese, e so che il Presidente ha già diramata in proposito una prima circolare a tutte le Sezioni.

Io non dubito che la Lega Navale Italiana, sulla cui stigma sta impressa la superba divisa dei nostri padri « *Mare nostrum* », affermerà in questa circostanza le aspirazioni dei suoi soci nel modo più sicuro, più efficace e positivo, aiutando quest'Esposizione a diventare ciò che deve essere, ossia una nuova spinta alle industrie marinare grandi o piccole, una nuova e decisiva spinta al paese verso la sua alta missione sul mare, verso l'alto obbiettivo nel quale la terza Italia troverà la sua fortuna.

Si tratta questa volta, non già d'una Esposizione réclame a beneficio degli espositori, ma bensì dei più vitali interessi della nazione, di fronte ai quali tutti debbono trovarsi concordi, senza scissure regionali o politiche.

Indietro soltanto coloro che non comprendono quale influenza possa avere la

propaganda navale nel centro più influente del lavoro italiano, quale vantaggio possa derivarne al nostro indirizzo marittimo, d'onde dipende e dipenderà il nostro posto nel mondo, alla luce del sole !

***

Ed ora per finire alcune notizie di cronaca..... positiva.

Il piano finanziario dell'Esposizione, che deve sorgere dal concorso di tutti, ognuno nella misura delle proprie forze, è già stabilito.

Il Comune di Milano, sempre ardito ed illuminato, la locale Camera di Commercio, il Consiglio provinciale, ed altri enti morali, compreso il Governo, daranno un contributo a fondo redimibile di secondo grado che si aggirerà attorno ai due milioni. La cittadinanza Milanese sottoscriverà delle azioni redimibili in primo grado, che saranno di due serie. La prima di L. 100, da versarsi completamente in quattro rate, la seconda di L. 1000 (azioni di garanzia) delle quali non si verserà che un decimo. Ad esposizione finita, qualora essa sia passiva, a colmare il deficit saranno erogati i due milioni suaccennati. Solo quando essi non bastassero si chiameranno a coprire la differenza, le quote redimibili in primo grado, ben inteso in proporzione alle quote medesime. In tale caso, che pure non dovrebbe avverarsi, dato

lo slancio col quale Milano accoglie per antica abitudine ogni festa del lavoro, le azioni redimibili non potranno essere rimborsate che parzialmente. Perchè ciò avvenga, lo si noti bene, bisogna che la perdita totale superi i due milioni.

L'Esposizione, l'ho già detto, risulterà dal complesso delle quattro esposizioni, dei trasporti di terra, dei trasporti di mare, dell'arte decorativa e dell'arte pura. Ognuna d'esse ha alla testa il suo Comitato speciale; i Presidenti, i Vice Presidenti ed i Relatori dei Comitati speciali formano il Comitato generale esecutivo. Presidente generale onorario è il Senatore Mussi, Sindaco di Milano, presidente effettivo il Comm. Ing. Salmoiraghi presidente della Camera di Commercio di Milano. Il patronato verrà offerto — a quanto mi consta precisamente in questi giorni — a S. M. il Re.

Il Comitato navale fu presieduto nella sua costituzione e nei suoi primi lavori dall'ammiraglio Magnaghi, l'illustre marinaro la cui fine immatura fu così dolorosamente sentita. A succedergli verrà officiato un altro valentissimo ammiraglio della nostra flotta, del quale per riguardi personali debbo tacere il nome.

***

Intanto il Comitato navale prosegue alacremente nel suo lavoro preparatorio, profondamente compreso della grande idea che

deve svolgere, conscio delle difficoltà, deciso a superarle e fidante.

Se quanti in Italia hanno sprigionato il pensiero dalle oscure volte del pregiudizio — e son maggioranza — vorranno aiutarlo, la vittoria sarà sicura. E sarà buon auspicio a un' Italia, la quale, libera per sempre dal flagello dei barbari, non più lacerata dai propri figli, prosperi benedetta dal mondo in una pace dignitosa, tenendo in altissimo onore l' idea navale, che noi sosteniamo. Un'idea giusta, un' idea santa che si potrà combattere, che si potrà anche vincere, ma che vinta risorgerà sempre più forte

Come la fronda che flette la cima
Nel transito del vento, e poi si leva
Per la propria virtù che la sublima.

(Par., 26)

Milano, Decembre 1902.

Ugo Ancona.

Esposizione di Milano nel 1905

Programma della Mostra dei trasporti Marittimi e Fluviali

Comitato

Presidente : Ammiraglio on. Bettolo.

Vice Presidenti: 1. Ing. G. B. Pirelli,
2. Prof. Ugo Ancona.

Relatore : Avv. Umberto Campanari.

Membri: Borromeo Conte Giberto — Barbiano di Belgioioso d'Este principe Emilio — Remaud di Falicon Conte Emilio — Iona ing. Emanuele — Nathan ing. Adolfo — Piola Daverio ing. Piero — Riva ing. Alberto.

TRASPORTI MARITTIMI

Categoria Prima (Nazionale)

Costruzione della Nave.

Classe 1. — Materie prime, materiali e macchinario speciale per la costruzione degli scafi.

Classe 2. — Disegni e modelli, sale di tracciamento.

Classe 3. — Tipi di navi: Navi mercantili, navi da guerra, navi per trasporto di passeggeri, carbone, petrolii, navi refrigeranti; ferry boats; navi per cavi sottomarini, ecc.

Categoria II. (Nazionale)

Allestimento, Armamento, Attrezzatura.

Classe 1. — Macchinario, motore e caldaie.

Classe 2. — Macchine ed apparecchi ausiliari, distillatori.

Classe 3. — Distribuzione ed utilizzazione di vapore, acqua, aria ed elettricità, e di refrigeranti.

Classe 4. — Velatura, attrezzatura, cordami, àncore, catene, materiali per la conservazione delle carene.

Classe 5. — Addobbo, ammobigliamento, apparecchi di illuminazione, decorazione.

Categoria III. (Nazionale)

Approvvigionamento.

Classe 1. — Combustibili, grassi, olii, vernici, ecc.

Classe 2. — Materie alimentari conservate.

Classe 3. — Dotazioni diverse.

Categoria IV. (Internazionale)

Navigazione, Oceanografia.

Classe 1. — I fari e semafori, segnalazioni a distanza (ottiche, elettriche, foniche, sottomarine, telegrafi senza fili, ecc.).

Classe 2. — Rilievi idrografici, carte nautiche e portolani.

Classe 3. — Istrumenti nautici e per rilievi idrografici.

Classe 4. — Ricerche oceanografiche, crociere scientifiche, stazioni zoologiche marine, acquari.

Categoria V. (Internazionale)

Porti, Arsenali, Cantieri.

Classe 1. — Scali di costruzioni e alaggio, bacini di carenaggio fissi e galleggianti, moli, dighe, gettate, chiuse, ponti mobili, ecc.

Classe 2. — Macchinario di carico e scarico.

Classe 3. — Silos, depositi di petrolio, di carbone, ecc.

Classe 4. — Servizio interno e distribuzione di energia nei porti, pilotaggio, ormeggiatura, rimorchiatori, chiatte, draghe, palombari.

Categoria VI. (Nazionale)

Marina da Guerra.

Categoria VII. (Internazionale)

Sport Nautico.

Classe 1. — Navi lusorie « Yachts a vela ed a motore ».

Classe 2. — Lancie (elettriche, a vapore, a benzina, a remi, ecc.).

Classe 3. — Apparecchi ed accessori diversi.

Categoria VIII. (Internazionale)

Salvataggio.

Classe 1. — Stazioni di vigilanza e soccorso per naufragi e naufraghi.

Classe 2. — Battelli, apparecchi e metodi di salvataggio per persone merci e navi.

Categoria IX. (Internazionale)

Pesca, industrie marittime ed affissi, navi da pesca, modelli e disegni e metodi.

Classe 1. — Materiale e attrezzi per la pesca.

Classe 2. — Coralli e spugne, perle, madreperle.

Classe 3. — Tonnare, pescicultura, ostricoltura.

Classe 4. — Pesci conservati, olî di pesce, ecc.

Classe 5. — Saline ed industrie diverse.

Categoria X. (Internazionale)

Classe 1. — Linee di navigazione.

Classe 2. — Legislazione e statistica marittima.

Classe 3. — Scuole ed Istituti nautici.

Categoria XI. (Internazionale)

Esposizione retrospettiva.

Classe 1. — Carte e portolani, globi e strumenti nautici antichi.

Classe 2. — Modelli di navi antiche.

Classe 3. — Libri nautici e giornali di bordo antichi.

Classe 4. — Cimeli, ritratti, stampe, oggetti diversi, ecc.

TRASPORTI FLUVIALI (Internazionali)

Categoria Prima

Vie navigabili.

Classe 1. — Sistemazione, costruzione e manutenzione di laghi, lagune, fiumi e canali.

Classe 2. — Alimentazione dei canali nelle lagune e porti lagunari.

Classe 3. — Difesa delle sponde.

Categoria II.

Opere d'arte speciali alla Navigazione interna.

Classe 1. — Dighe, sbarramenti, sostegni a conca semplice, doppi, accollati, porte, ascensori a conca, ecc.

Classe 2. — Ponti apribili a saracinesca, girevoli, in chiasse, passi volanti e a catena, mulini fissi, galleggianti, bine, bove.

Classe 3. — Porti, approdi, strade di accesso, raccordi con strade ferrate, sistemi di carico e scarico, dochs fissi e galleggianti, ecc.

Classe 4. — Utilizzazione della forza motrice idraulica ai sostegni.

Categoria III.

Natanti e navigazione.

Classe 1. — Tipi e modelli di natanti.

Classe 2. — Alaggio animale, meccanico, elettrico, strade alzaie.

Classe 3. — Segnalazione dei fondali; navigazione in tempo di nebbia.

Categoria IV.

Servizi in guerra.

Classe 1. — Utilizzazione del materiale per servizi logistici, trasformazione dei barconi fluviali in ospedali galleggianti.

Classe 2. — Servizi speciali del Genio militare.

Categoria V.

Idrografia e carte fluviali.

Leggi e statistica; bibliografia.

Categoria VI.

Mostra retrospettiva.

Classe 1. — Disegni e modelli di antiche opere d'arte e di natanti antichi per la navigazione interna.

Classe 2. — Cartografia e bibliografia antica.

Classe 3. — Documenti e memorie.

AMM. PROV. DI TORINO
№ 15931
BIBLIOTECA
116377